



Meestgestelde vragen op de inloopbijeenkomsten over de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 Emmen - De Punt op 30 januari 2020 in Borger en 6 februari 2020 in Gieten

Vragen over het proces, de planning en algemene zaken

1. Zijn de documenten van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau digitaal beschikbaar?

De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau ligt vanaf 5 maart 2020 ter inzage bij de vier betrokken gemeenten en de provincie Drenthe. Vanaf dat moment zijn alle documenten en kaarten ook digitaal beschikbaar via www.hunebedhighway.com.

2. Waar en wanneer kan worden gereageerd op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau?

Vanaf 5 maart t/m 15 april 2020 ligt de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau en alle onderliggende onderzoeken (verkeersonderzoek, gebiedsanalyse) ter inzage. U kunt reageren door een zienswijze in te dienen. Dit kan schriftelijk¹⁾ of via post@drenthe.nl. Alle reacties worden voorzien van een antwoord en komen in een Nota van Antwoord. Deze Nota van Antwoord is input voor de milieueffectrapportage (MER-rapportage).

¹⁾ Provincie Drenthe

Onder vermelding van NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Postbus 122
9400 AC Assen

3. Welke procedure wordt voor de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau gevolgd?

- Openbare kennisgeving van de uitgebreide (m.e.r.) procedure (25 februari 2020)
- Raadpleging en inspraak over de reikwijdte en het detailniveau (5 maart t/m 15 april 2020)
- Opstellen Nota van Antwoord (mei / juni 2020)
- Besluit Provinciale Staten over NRD (oktober / november 2020)
- Start volgende fase met:
 - Milieueffectrapport (MER) (eind 2020 – begin 2022)
 - Besluit voorkeursalternatief (medio 2022)
 - Kennisgeving en terinzagelegging van het MER en het ontwerpbesluit (tweede helft 2022)

4. Wat doet u met een zienswijze op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau?

Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, ontvangt in september 2020 een antwoord. Alle ingediende zienswijzen en het bijbehorend antwoord komen samen in een Nota van Antwoord. Deze Nota van Antwoord gaat met de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter besluitvorming naar het bevoegd gezag. De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt niet aangepast, maar de Nota van Antwoord wordt input voor de volgende fase.



Meestgestelde vragen op de inloopbijeenkomsten over de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 Emmen - De Punt op 30 januari 2020 in Borger en 6 februari 2020 in Gieten

5. Wanneer worden grondeigenaren benaderd en hoe verloopt dit proces?

De milieueffectrapportage (MER) start eind 2020. In 2021 gaan wij verder in gesprek met de (directe) omgeving. Grondeigenaren behoren tot één van de doelgroepen die worden benaderd.

6. Wanneer wordt geluid gemeten (nul-meting)?

Geluidsmetingen worden niet gedaan. Aan de hand van de wettelijk vastgestelde berekeningsmethodiek wordt de geluidsbelasting nu, vergeleken met de geluidsbelasting tien jaar na de verwachte realisatie. Op basis van deze berekeningen wordt bepaald wat de te nemen (wettelijke) noodzakelijke geluidmaatregelen zijn.

7. Is er al een keuze gemaakt uit de voorgestelde kansrijke alternatieven? En heeft de provincie een voorkeur?

Er is nog geen keuze gemaakt. De provincie heeft op voorhand ook geen voorkeur. Het onderzoek dat tot nu toe is gedaan, heeft wel als resultaat dat alleen kansrijke alternatieven verder worden onderzocht. Deze alternatieven staan beschreven in de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Vervolgens worden deze kansrijke alternatieven in de milieueffectrapportage (MER) beoordeeld op verschillende milieueffecten. Deze beoordeling is input voor het bevoegd gezag om uiteindelijk een voorkeursalternatief vast te stellen. De verwachting is dat dit voorkeursalternatief medio 2022 wordt vastgesteld.

8. Hoe kan ik goed op de hoogte blijven over de beoogde gedeeltelijke verdubbeling?

U kunt op de hoogte blijven door [u aan te melden voor de nieuwsbrief N34](#). Actuele informatie kunt u ook vinden op www.hunebedhighway.com.

9. Welke vergoedingen zijn er als er bij de uitvoering van het gekozen voorkeursalternatief schade ontstaat?

Indien er sprake is van schade, komt u in principe in aanmerking voor [schadevergoeding](#). Dit is pas aan de orde als duidelijk is welk voorkeursalternatief wordt uitgevoerd.

10. Wanneer komt er duidelijkheid over het voorkeursalternatief dat gekozen wordt?

Na de inspraak volgt vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau door het bevoegd gezag. Dit is nu voorzien eind 2020. Vervolgens zal de milieueffectrapportage (MER) minimaal één jaar in beslag nemen. Dat betekent dat volgens de huidige planning medio 2022 het besluit over een voorkeursalternatief door het bevoegd gezag kan worden genomen.



Meestgestelde vragen op de inloopbijeenkomsten over de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 Emmen - De Punt op 30 januari 2020 in Borger en 6 februari 2020 in Gieten

Vragen over verkeersplein Gieten

11. Blijft de fietsroute/fietsbrug gehandhaafd van/naar Eext?

Uitgangspunt is dat de bereikbaarheid van aanliggende dorpen niet verslechtert. Na het besluit over het voorkeursalternatief (medio 2022), zal met de directe omgeving het tracé, het verkeersplein en bijbehorend onderliggend wegennet in detail worden ontworpen. Hiervoor worden te zijner tijd focusgroepen samengesteld.

12. Een klaverblad beslaat een groot (natuur)oppervlak. Is dit wel een realistische optie?

Een klaverblad is voor het bevorderen van de doorstroming en de verkeersveiligheid de beste oplossing. Voor het openbaar vervoer is een klaverblad minder gunstig. In het milieueffectrapportage onderzoek zal het klaverblad naast verkeer onder andere ook worden beoordeeld op natuuraspecten en worden vergeleken met de andere twee kansrijke alternatieven voor verkeersplein Gieten.

13. Wat bepaalt de geluidsbelasting van de drie verschillende alternatieven voor het verkeersplein Gieten?

Onder andere de hoogte en ligging bepalen het effect van geluid op woongebieden. Alle drie alternatieven zoals beschreven in de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden in de milieueffectrapportage (MER) onderzocht op geluid. Vervolgens wordt gekeken welke geluidsmaatregelen nodig zijn om aan de wettelijke norm te voldoen. Vooraf is niet te bepalen welk van de drie kansrijke alternatieven per saldo beter scoort.

14. Geluidoverlast van de N34 wordt nu al ervaren. Wat gaat de provincie eraan doen om dat te verbeteren?

Indien nodig neemt de provincie Drenthe maatregelen die passen binnen het wettelijke kader. Welk effect dit heeft ten opzichte van de huidige geluidsbelasting is nu nog niet aan te geven.



Meestgestelde vragen op de inloopbijeenkomsten over de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 Emmen - De Punt op 30 januari 2020 in Borger en 6 februari 2020 in Gieten

Vragen over de gedeeltelijke verdubbeling

15. Waarom (gedeeltelijk) verdubbelen? Doorstroming is toch maar beperkt een probleem?

De doelstelling om de doorstroming te verbeteren, wordt vooral bereikt door aanpassing van het verkeersplein Gieten. Op het traject N34 tussen Emmen en De Punt is dit minder aan de orde. Hier draagt de rijbaanscheiding bij aan een andere doelstelling, namelijk het bevorderen van de verkeersveiligheid. Bij rijbaanscheiding worden frontale aanrijdingen voorkomen. Door 2x2 rijbanen toe te passen, wordt de grootste afstand (twee kanten op) gerealiseerd waarop kan worden ingehaald en rijbanen zijn gescheiden. Gescheiden rijbanen en de wetenschap dat er (snel) een moment komt dat wel (weer) ingehaald kan worden, zal leiden tot minder verkeersongevallen. Ook het openbaar vervoer profiteert hier het meest van.

16. Is het aanpassen van verkeersplein Gieten niet al voldoende om de doorstroming op de N34 te verbeteren? Is gedeeltelijk verdubbelen wel nodig?

Aanpassingen aan verkeersplein Gieten zijn goed voor het verbeteren van de doorstroming, maar dragen slechts in beperkte mate bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. De aanpassingen aan de N34 (gedeeltelijke verdubbeling N34) doen we vooral voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Met de gedeeltelijke verdubbeling realiseren we een belangrijke bijdrage aan de ambitie van de provincie Drenthe: 'Samen richting nul' – het terugbrengen van het aantal ernstige en dodelijke slachtoffers in het verkeer. Dit doen we door het realiseren van een rijbaanscheiding en het creëren van veilige inhaal mogelijkheden.

17. Waarom wordt de weg niet verbreed zodat op bepaalde plekken het verkeer vanaf één kant in kan halen (2 keer 1 zoals je in Duitsland veel ziet)?

Deze oplossing is onderzocht, maar vraagt nagenoeg dezelfde extra ruimte, financiering en procedures als bij het gedeeltelijk verdubbelen, terwijl de afstand om te kunnen inhalen maar de helft is. Daarnaast brengt deze optie extra kosten met zich mee wanneer we in de toekomst de N34 verder willen verdubbelen.

18. Waarom de N34 tussen Emmen en De Punt niet volledig verdubbelen?

Bij de eerste verkenning hebben we in de Quickscan Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) een volledige verdubbeling vergeleken met een gedeeltelijke verdubbeling. Uit dat onderzoek blijkt dat het volledig verdubbelen van de N34 de meeste baten oplevert. Maar deze optie vraagt ook om een grote investering. Gedeeltelijk verdubbelen van de weg kent een veel lagere investering en zorgt altijd nog voor een reistijdwinst. Maar veel belangrijker nog, gedeeltelijk verdubbelen zorgt ook voor een verbetering van de verkeersveiligheid. We willen wel maatregelen nemen die een volledige verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt in de (verre) toekomst niet in de weg staan. Hierop anticiperen we met zogenaamde no-regret maatregelen. Voor het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 tussen Emmen en De Punt is 90 miljoen euro beschikbaar.



Meestgestelde vragen op de inloopbijeenkomsten over de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 Emmen - De Punt op 30 januari 2020 in Borger en 6 februari 2020 in Gieten

19. Levert gedeeltelijk verdubbelen niet opnieuw onveilige situaties op bij de samenvoegpunten?

Bij de beoordelingen van de kansrijke alternatieven zoals genoemd in de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau scoort dit aspect voornamelijk ook negatief. In de volgende fase gaan we hier nader onderzoek naar doen.

20. Kan de provincie niet beter een inhaalverbod instellen op de N34?

Verkeersveiligheid is een van de redenen waarom de N34 wordt verdubbeld. Een klein deel van de frontale ongevallen wordt echter maar veroorzaakt door inhalen. Een fysieke scheiding van de rijbanen draagt het meest bij aan het verminderen van het aantal frontale ongevallen. Een inhaalverbod alleen is niet voldoende. Dit omdat het gedrag van weggebruikers lastig is te beïnvloeden. Het (onbewust) rijden op de andere wegheft wordt bovendien fysiek niet tegengegaan met een inhaalverbod, waardoor frontale aanrijdingen nog steeds een groot risico blijven.

21. Kunnen we het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren zodat verdubbelen niet nodig is?

De provincie Drenthe zet, samen met de provincie Groningen en de gemeente Groningen, maximaal in op het stimuleren van het openbaar vervoer. Het resultaat hiervan is dat de openbaar vervoerverbinding op de lijn Emmen-Groningen zeer goed functioneert en één van de meest rendabele verbindingen is in Nederland. Verder verbeteringen zullen het gebruik van het openbaar vervoer zeker stimuleren, maar niet genoeg om de problematiek op de N34 voldoende het hoofd te bieden.

22. Waarom wordt als oplossing geen maximum snelheid van 80 km/h op de N34 ingevoerd?

Het verlagen van de snelheid heeft een nadelig effect op de bereikbaarheid en de openbaar vervoerverbinding. Daarnaast zal het verkeer andere routes gaan kiezen waar men ook 80 km/uur mag. Op dit onderliggend wegennet vermengt het verkeer zich dan met (brom)fietsers en tractoren waardoor het daar onveiliger wordt. De verleiding om in te gaan halen, zal hiermee bovendien niet verdwijnen. Ook het onbewust op de andere wegheft raken, wordt niet voorkomen met een snelheidsverlaging en zal bovendien de veiligheid op de N34 naar verwachting niet of nauwelijks verbeteren. Een maximum snelheid van 80 km/h op de N34 is hiernaast niet conform het landelijke programma Duurzaam Veilig en past daardoor niet in de opbouw van het wegennet in Nederland.

23. Aan welke kant komt de verdubbeling?

Pas wanneer duidelijk is op welke locaties de N34 wordt verdubbeld, zal per locatie met de directe omgeving over de exacte invulling worden gesproken. Hiervoor wordt te zijner tijd, per locatie een focusgroep samengesteld.

24. Waar kan ik mij opgeven voor de focusgroep?

Zodra dit aan de orde is, zal via verschillende kanalen een oproep voor deelname worden gedaan. U kunt op de hoogte blijven door [u aan te melden voor de nieuwsbrief N34](#).



Meestgestelde vragen op de inloopbijeenkomsten over de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 Emmen - De Punt op 30 januari 2020 in Borger en 6 februari 2020 in Gieten

25. Is het niet beter om het openbaar vervoer optimaal te verbeteren door het aanleggen van een busbaan?

Bij het realiseren van een busbaan wordt slechts beperkt meer effect voor het openbaar vervoer bereikt en wordt er geen verbetering van de verkeersveiligheid (gescheiden rijbanen) gerealiseerd. Andersom, met het realiseren van een gedeeltelijke verdubbeling in combinatie met het aanpassen van het verkeersplein Gieten, profiteert het openbaar vervoer maximaal.

Vragen over gebiedsanalyse

26. Wat houdt een gebiedsanalyse in?

Een gebiedsanalyse maakt inzichtelijk hoe het gebied rondom de N34 er in de huidige situatie uit ziet. Daarbij gaat het om ruimtelijke en landschappelijke aspecten. De gebiedsanalyse geeft antwoord op de vragen: Wat zijn belangrijke kenmerken? Hoe ziet het landschap eruit? Wat zie je vanaf de weg? Wat zijn belangrijk kwaliteiten in de ondergrond, zoals bodem en archeologie? Daarnaast onderzoeken we welke ontwikkelingen er rond de N34 in de toekomst kunnen ontstaan waar we bij werkzaamheden aan de N34 rekening mee kunnen houden. Voorbeelden zijn verstedelijking, recreatie, natuurontwikkeling en watervoorzieningen.

27. Waarom wordt / is er een gebiedsanalyse uitgevoerd?

Ten eerste is het belangrijk om te weten in wat voor soort gebied we aan de slag gaan. Het is noodzakelijk om een goed plan te kunnen maken, dat past bij de omgeving. Daarnaast is het een eerste stap in het maken van een milieueffectrapportage. Deze gebiedsanalyse is een onderdeel van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau, waarin de randvoorwaarden van de milieueffectrapportage worden vastgelegd.